De gamle veiene i Mosseskogen

Av Egil Jensen og Edmund Schilvold

Fram til 1600-tallet foregikk nesten all tyngre transport med båt. Det var havet og fjordene som var datidens Europaveier. Veiene over land besto av et nettverk av hulveier (kløvveier) og sledeveier (vinterveier).

Hulveier kan vi kjenne igjen på den konkave formen, forårsaket av århundrer med slitasje og erosjon. Sledeveier er gjerne flate, og går ofte over tjern og innsjøer, steder man bare kan ferdes på om vinteren.

Siden de fleste hulveier er mange hundre år gamle, og i alle tilfelle fra før år 1537, er de automatisk fredede kulturminner. Dette innebærer at det i utgangspunktet er forbudt å gjøre inngrep som skader slike veier, eller som påvirker vernesonen omkring dem.

Mosseskogen – en naturlig del av reiseruten

Skulle man ferdes over land fra Moss og nordover, gikk den naturlige veien over Mosseskogen. Men det var ikke bare folk fra Moss som reiste over Mosseskogen. Området nord for Moss utgjorde en selvsagt del av reiseruten til Christiania også for de som kom lenger sørfra, fra Rygge og Råde, Fredrikstad og Halden. Dette fordi Østfoldraet fungerte som en naturlig ferdselsvei fra søndre deler av Østfold og fram til Moss by, og fordi Vansjø utgjorde en barriere som det var lettest å forsere ved Mossefossen.

Det finnes et nettverk av hulveier fra nord til sør, hovedsakelig i den sørlige halvdelen av skogen. Disse er ikke tegnet inn på kartet.

Sledeveier finner vi som gamle veifar, som ofte forsvinner ut i mer moderne veier. Men dersom vi setter disse bitene inn på et kart, kan vi finne traseen til den opprinnelige veien.

Biskop Jens Nilssøn har beskrevet en reise gjennom Mosseskogen i 1594 (Nilssøn 1885, s. 107–108). Et forslag til ruten han fulgte er tegnet inn på kartet med grønt.

Denne traseen er et nesten sammenhengende veispor fra Tiurveien i sør til Kilsbakken i nord. Det er uten vanskelige partier, store myrer eller bratte bakker.

Det går også et veispor fra Granveien, i retning Molbekktjernet. Er dette den gamle veien til bukta der Molbekken rant ut?

”Kongeveien”, Mosseskogens Via Regia

Det som populært kalles ”Kongeveien” gjennom Mosseskogen, er en av de få godt bevarte strekningene av Den fredrikshaldske kongevei, som var hovedveien mellom byene Christiania (i dag Oslo) og Fredrikshald (i dag Halden) i rundt to hundre år, fra midten av 1600-tallet til slutten av 1800-tallet.

Den fredrikshaldske kongevei var igjen en del av Den københavnske kongevei, som i kombinasjon med ferjeforbindelse ved Helsingborg i Skåne, kunne føre den reisende helt til København, hovedstaden i det dansk-norske riket.

Den fredrikshaldske kongevei skal ha blitt beordret bygd i 1636, av kong Christian IV (Christian ”Quart”), som ønsket å etablere en kjørbar vei mellom Christiania – det gamle Oslo, som kong Christian IV hadde bygd opp igjen på vestsiden av Bjørvika etter den ødeleggende bybrannen i 1624 – og byene i Smaalenene (i dag kalt Østfold).

På mange av de aktuelle strekningene var det ikke snakk om bygging av en splitter ny vei, men en opprusting av eksisterende stier og veier, som i mange tilfeller hadde vært i bruk i flere hundre år.

Bakgrunnen var et behov for å kunne flytte tyngre militært materiell på en mer effektiv måte – de territoriale ambisjonene til Sverige lå hele tiden som en trussel i kulissene, og i 1658 tok Sverige et voldsomt jafs av Danmark ved annekteringen av de såkalte Skånelandene.

Kongevei-prosjektet gikk imidlertid tregt. Først omkring år 1700 var hele Den fredrikshaldske kongevei satt i en noenlunde kjørbar stand.

Fire etapper i Mosseskogen

Undersøkelser gjort av Egil Jensen har avdekket at Kongeveien gjennom Mosseskogen ble bygd ut i fire etapper.

Forslag til tidspunkter:

Trinn I: 1636–1650

Det første trasevalget hadde en del til felles med foregående sledevei. Markert med rødt. Men nå ble den ført frem til Ore, der det ble bygd en bru. Så fulgte den et gammelt spor fram til anleggsveien. Deretter forsvinner sporet i anleggsveien over en strekning på cirka 300 meter, for så å ta av mot Tiurveien, som et parallellspor til sledeveien.

Trinn II: Cirka år 1700

Neste trase, markert med grønt, ble nå bygd på åskanten fra Kilsbakken fram til Ore, nåværende trase. Så fulgte den det gamle sporet, rødt, frem til anleggsveien, der den svingte mot vest, grønt spor. Der fulgte den åskanten sørover, nåværende trase.

Trinn III: Etter år 1750

Tredje forandring ble gjort sør for Ore bru, der veien ble bygd på en gruslagt tømmerflåte over en myr. Blått spor.

Trinn IV: Cirka år 1800

Fjerde forandring var at veien ble lagt over myra nord for anleggsveien. Markert med svart. Kongeveien hadde da fått sin endelige og nåværende trase.

Postveien

Fra Kongeveien ble det anlagt en sidevei til ”Tronviig Fergestad” på søndre Jeløy, der man kunne få båt over til Vestfold.

Denne postveien tok av fra Kongeveien i Kilsbakken, og gikk ned til Lindebaugen. Der var det et fergested – der lå det en flatbunnet lørje som ble rodd over sundet til Kjellandsvikbukta på midtre Jeløy.

På strekningen mellom Kjellandsvik og Tronvik er omkring åtti prosent av den gamle postveien intakt. Den går opp til Kjellandsvik gård, vestover gjennom Kjellandsvikdalen (alternativt over Rambergåsen), ned forbi gården Ramberg øvre, og sørover til Svartskjær, Refsnes og Tronvik.

På kartet er postveien mellom Kongeveien og Mossesundet markert med grønt.

Den følger nåværende trasé til forbi kabelgaten. Så tar den av og følger et spor nord for nåværende sti, parallelt med denne.

Kartet er tegnet for år 1700. Landet lå da cirka én meter lavere enn i dag, og Lindebukta var derfor mer markert.

Bemerk at veisporet går ned til datidens strandlinje, ikke den nåværende.

Kilder

Jensen, Egil 2008, *Landskapshistorie og kulturminner – Mosseskogen. Rapport til Kambo Vel*

Foreningen Skånsk Fremtid
http://www.skaanskfremtid.dk/

Nilssøn, Jens 1885, *Biskop Jens Nilssøns visitatsbøger og reiseoptegnelser. 1574–1597. Udgivne efter offentlig foranstaltning ved Dr. Yngvar Nielsen*, Kristiania